Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1855

Vragen van het lid **Smaling** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de toekomst van vracht op Schiphol en de rol van de KLM hierin* (ingezonden 19 februari 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 11 maart 2016).

Vraag 1
Wat is uw reactie op de uitspraken van de voorzitter van de Vereniging voor Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) dat er bij KLM geen focus meer is voor vracht en de bravoure weg zou zijn?[1]

Antwoord 1
Ondanks de reductie van haar vrachtvloot, is en blijft luchtvracht een kernactiviteit voor Air France KLM. Het vrachtbedrijf levert in 2015 2,4 miljard euro aan inkomsten, waarvan 1,4 miljard op Schiphol, en een bijdrage van ongeveer 0,5 miljard aan het passagenetwerk op Schiphol (bron: KLM). Ik deel de indruk van de VNV niet.
De geplande reductie van haar vrachtvloot door Air France KLM is onderdeel van een bredere herpositioneringsstrategie als gevolg van de wereldwijde overcapaciteit in de luchtvrachtsector. Het aanbod van luchtvrachtcapaciteit groeit wereldwijd al enkele jaren sneller dan de vraag. De verwachting is dat dit ook de komende jaren het geval zal zijn. Air France KLM springt in op die trend met de introductie van de nieuwe generatie passagiersvliegtuigen met een grotere ruimcapaciteit voor het vervoer van luchtvracht. Het oudere 747–400 Boeing passagiersvliegtuig (de «jumbojet») kan bijvoorbeeld 12 ton vracht vervoeren onderin het ruim. Het nieuwe Boeing 777 300ER passagiersvliegtuig kan bijna het dubbele gewicht aan.
Een beperkt deel van alle goederen kan alleen maar in volledige vrachttoestellen worden vervoerd. Het overgrote deel van het huidige vrachtvervoer past ook aan boord van de passagiersvliegtuigen. Daarmee blijft Air France KLM een belangrijke speler in de wereldwijde luchtvrachtmarkt. De strategie van Air France KLM is ook gericht op kwaliteit, waarbij geïnvesteerd wordt om de rol in premium-groeiproducten, zoals E-commerce en farmaceutische producten, te versterken.

[1] Nieuwsblad Transport, 10 februari 2016, «VNV: Geen gedwongen ontslagen bij Martinair»

ah-tk-20152016-1855
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2016

Vraag 2
Deelt u de mening van de voorzitter van de VNV dat KLM nog steeds een belangrijke speler is voor vracht op Schiphol, dat vracht, zij het als bijproduct in de strategie van KLM, een belangrijk onderdeel vormt voor de exploitatie van de maatschappij en dat deze positie daarom niet verder ondermijnd moet worden door iedereen maar toe te laten op Schiphol via een open sky op vrachtgebied? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 2
Ik ben het met de voorzitter van de VNV eens dat KLM een belangrijke speler op Schiphol is op het gebied van luchtvracht en dat luchtvracht een belangrijk onderdeel vormt van de exploitatie van de maatschappij.
Een belangrijke doelstelling van het Nederlandse luchtvaartbeleid is het realiseren van een optimale kwaliteit van het netwerk van luchtverbindingen om de positie van de mainport te versterken. De verlening van verkeersrechten («landingsrechten») is daarbij een belangrijk instrument. Er is daarbij geen sprake van een open skies beleid op vrachtgebied. Bij het verlenen van verkeersrechten aan luchtvaartmaatschappijen uit derde landen voor zowel passage- als volledige vrachtdiensten wordt van geval tot geval getoetst wat het effect daarvan is op de netwerkkwaliteit van het bestaande geregelde vervoer van, naar, en via Nederland en op de concurrentiepositie van Schiphol op vrachtgebied.

Vraag 3
In hoeverre bent u van mening dat de ondergang van Martinair het gevolg is van oneerlijke concurrentie van maatschappijen uit de Golfstaten die met staatssteun marktaandeel vergaren?

Antwoord 3
Er is geen sprake van een ondergang van Martinair Cargo. Martinair Cargo blijft actief als vrachtmaatschappij binnen Air France KLM. De reductie van het aantal vrachttoestellen is een gevolg van overcapaciteit in het aanbod van vrachtvervoer in de hele wereld, waaronder de Golfregio. De verkleining van de vrachtvloot is onderdeel van de bredere herpostioneringsstrategie van Air France KLM en is noodzakelijk om de positie van Air France KLM Cargo en Martinair Cargo op langere termijn zeker te stellen.

Vraag 4
Welke rol ziet u voor Schiphol en KLM om de vrachtafhandeling op Schiphol op een hoog niveau te houden, zodat bedrijven die hiervan afhankelijk zijn zo goed mogelijk bediend worden?

Antwoord 4
Schiphol en KLM vervullen een belangrijke rol bij de afhandeling van vracht en het is van belang om deze positie te behouden. De onlangs gelanceerde vrachtstrategie van Schiphol is gericht op optimalisatie van de luchtvrachtprocessen op de grond, een leidende rol op het gebied van innovatie en technologie en het versterken van haar concurrentiepositie. Daarbij wordt ingezet op het behoud en aantrekken van distributiecentra in Nederland, waarmee bedrijven die afhankelijk zijn van luchtvracht zo goed mogelijk worden bediend. De strategie van de Air France KLM groep is eveneens gericht op kwaliteit, waarbij onder meer geïnvesteerd wordt in premium-groeiproducten, zoals E-commerce (kleine pakketjes), expresse (snelle afhandeling) en farmaceutische producten.

Vraag 5
Hoe kijkt u aan tegen de wijze waarop het gat dat is ontstaan door het wegvallen van Martinair wordt gecompenseerd? Is hier voornamelijk een rol weggelegd voor KLM of ziet u ook ruimte voor maatschappijen van buiten de EU?

Antwoord 5
Het reduceren van vrachttoestellen past in een wereldwijde trend. De exploitatie van vrachtvliegtuigen staat wereldwijd onder druk door overcapaciteit. Dit blijkt uit de studie van Seabury die in opdracht van IenM is uitgevoerd (Seabury 2015, bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 211). Air France

KLM vermindert het aantal vrachtvliegtuigen om de financiële kwetsbaarheid op het gebied van vracht te verminderen en om de continuïteit van de vrachtactiviteiten te waarborgen.
Er is geen sprake van een volledig wegvallen van de vrachtvloot van Martinair. Het bedrijfsmodel is gebaseerd op vermindering van het aantal vrachtvliegtuigen tot vier Boeing 747 toestellen, maar niet op het volledig uitfaseren van de vrachtvloot. Daarnaast wordt de ruimcapaciteit van de passagevloot ingezet voor het vervoer van luchtvracht.
Slechts een beperkt deel van alle goederen heeft de vrachtcapaciteit nodig die in volledige vrachtvliegtuigen geboden wordt. Het overgrote deel van het huidige vervoer past ook aan boord van de passagiersvliegtuigen van Air France KLM. Op de routes waar op bepaalde tijden meer capaciteit nodig is, zoals de bloemenroutes van Zuid-Amerika en Afrika, zet Air France KLM de vrachtvliegtuigen in. Daarnaast opereren er meer dan 25 andere vrachtmaatschappijen via Schiphol, voor wie eveneens een belangrijke rol is weggelegd op het gebied van luchtvrachtvervoer van en naar de belangrijke wereldwijde vrachtmarkten. De studie van Seabury laat zien dat Schiphol hiermee de meeste operators van vrachtvliegtuigen heeft en het meest open regime ten opzichte van haar Europese concurrenten.
In 2015 heeft KLM al drie vrachtvliegtuigen uitgefaseerd. Toch is in die periode op Schiphol de totale capaciteit blijven groeien met meer vrachtvluchten en bestemmingen en is de druk op de prijzen niet afgenomen.

Vraag 6
Wat vindt u van de ontwikkeling dat sommige bedrijven die in Nederland gevestigd zijn toch voor luchthavens elders in Europa kiezen voor hun vrachtafhandeling, waarna deze goederen met wegtransport alsnog naar Nederland worden vervoerd?[2]

Antwoord 6
Er zijn inderdaad importstromen die via andere luchthavens naar Nederland komen. Die «weglekkende» importstroom moet naar mijn mening zo beperkt mogelijk blijven. Het is dus van belang dat Schiphol een sterke concurrent blijft ten opzichte van de andere Europese luchthavens die veel vracht vervoeren. Daar zetten Schiphol en vrachtpartijen op Schiphol ook op in. Ik ben in overleg met de vrachtsector om te bezien hoe ik deze partijen waar nodig kan ondersteunen.
Overigens komen er andersom ook vrachtstromen via Schiphol binnen die per vrachtwagen naar andere Europese landen vervoerd worden, voor een deel via de distributiecentra in Nederland. En daarnaast lopen er exportstromen via Schiphol die in andere landen geproduceerd zijn. Per saldo gaat het op Schiphol om meer luchtvrachtvolume dan wat alleen de Nederlandse import en export door de lucht op zou kunnen leveren. Uit het onderzoek van Seabury (2015) blijkt dat Nederland sterk presteert op het gebied van luchtvracht in vergelijking tot haar economische omvang: waar het aandeel van de Nederlandse economie gemeten in BBP 4.9% van West-Europa bedraagt, behaalt Nederland een aanzienlijk hoger Europees marktaandeel voor zowel luchtvrachtimport (17.6%) als -export (7.1%) gemeten in verhandeld gewicht.

Vraag 7
Deelt u de mening van veel EVO-leden dat Schiphol de kwaliteit van de afhandeling van vracht moet verbeteren? Zo ja, welke maatregelen gaat u met Schiphol nemen om de vrachtafhandeling te verbeteren?

Antwoord 7
Uit het onderzoek van Seabury (2015) blijkt dat Schiphol wat betreft connectiviteit en ontwikkeling van de luchtvracht goed presteert in vergelijking tot andere Europese luchthavens. Om deze sterke positie te behouden en te versterken is het belangrijk dat de kwaliteit van de grondoperatie op Schiphol op een hoog niveau blijft. Het Schiphol Smartgate Cargo project draagt hier in belangrijke mate aan bij. Dit project is een intensief en

---

[2] Werkbezoek Kamerleden met EVO aan KLM Cargo en Schiphol, http://www.evo.nl/site/ik-vlieg-alles-in 8 februari 2016

innovatief partnerschap tussen de particuliere sector en overheidsinstanties met als doel de processen van douaneafhandeling en ander overheidstoezicht (KMar/NCTV, ILT, NVWA) sneller en efficiënter te maken. Ook de onlangs gelanceerde vrachtstrategie van Schiphol richt zich onder andere op het optimaliseren van de luchtvrachtprocessen op de grond. Op dit moment verken ik verder met de Nederlandse vrachtsector welke concrete maatregelen er als onderdeel van de Actieagenda Schiphol 2016–2025 genomen kunnen worden om de vrachtafhandeling via Schiphol nog verder te verbeteren.